

南部アフリカ地域の陸路運輸部門の開発計画

著者	坂本 喜久雄
著者別名	SAKAMOTO Kikuo
雑誌名	国際地域学研究
号	2
ページ	39-47
発行年	1999-03
URL	http://id.nii.ac.jp/1060/00003901/

南部アフリカ地域の陸路運輸部門の開発計画

坂 本 喜久雄*

南部アフリカ開発共同体(SADC)としての運輸部門に関わる開発目的は、加盟各国における製造業部門の拡大、加盟各国相互間の貿易の増大、更には、域内観光事業の発展のために欠かさざるをえない“スムーズな運輸システム”の確保とされている。

SADCの運輸・通信委員会(SATCC)としては、主なる陸路運輸部門に係わる開発課題を、加盟各国の開発政策の調整、開発プロジェクト・プログラム相互間の補完性・併合性の拡大、地域間の開発不均衡を排除するための開発投資、運輸部門の民営化などに資する人的資源開発、そして、アンゴラ並びにモザンビークにおける戦後復興事業の促進としている。筆者は、平成8年4月より一年間にわたり、国際協力事業団(JICA)派遣の専門家(地域開発計画アドバイザー)として、ボツワナ国ハボロネ市所在のSADC事務局に勤務しているが、本稿は、平成10年3月に刊行の東洋大学国際地域学部紀要「国際地域研究」創刊号にて報告しているSADCの南部アフリカ地域自由貿易圏構想に引き続いて、SADC加盟の内陸部諸国を域内の主なる港湾施設にリンク付けるとの陸路運輸部門の開発計画について報告する。

1. 南部アフリカ開発共同体による運輸・通信部門の開発計画

(1) 南部アフリカ開発共同体

1980年、南部アフリカ地域のフロントライン諸国は、南アフリカのアパルトヘイト体制に対抗し政治的そして経済的に協力するために「南部アフリカ開発調整会議」(Southern African Development Coordination Conference: SADCC)を設置している。SADCCの主眼とするところは、ひとつには、数多くの域内開発プロジェクト・プログラムの実施に当たっての域内開発資源の動員と海外よりの援助の取り付けにあった。

1992年、民主化に向けて歩み始めた南アフリカを南部アフリカ地域の発展のため取り組むべきとの認識、そして、域内協力関係を更に緊密なものとするべきとの認識に基づいて、SADCCは発展的に解消され「南部アフリカ開発共同体(Southern African Development Community: SADC)」へと機構替えされている。

SADCは、現在、アンゴラ、ボツワナ、レソト、マラウイ、モザンビーク、ナミビア、スワジランド、タンザニア、ザンビア、ジンバブエ、1994年に加盟の南アフリカ、1995年に加盟のモーリシャス、そして、1997年に加入が認められているコンゴ民主共和国(旧ザイール)とセイシエルの14ヶ

*東洋大学国際地域学部; Faculty of Regional Development Studies, Toyo University

国によって構成されている。

SADC としては、

- * 加盟国間の連携強化の促進と純正かつ平等な地域統合の獲得
- * 地域内協力により包括的な自助及び加盟国間の連携強化の促進
- * 共通の政治的価値、制度、組織の導出
- * 包括的自助を基本とした自立的な発展と加盟国間の相互依存の促進
- * 地域の生産的雇用と資源の活用の最大化と促進

などの課題を追求することとしている。

SADC 機構としては、ボツワナのハボロネに設置されている SADC 事務局 (SADC Secretariat)、加盟各国が個々に策定する開発政策なり開発事業の実施に係わり、これらを地域的な観点から調整するとの機能を有する「部門別委員会 (Commission)」,そして、加盟各国内に設置されながら、それぞれ特定な部門に係わる開発政策の策定・開発事業の実施に当っての地域的調整に従事する「部門別調整機関 (Sector Coordinating Unit: SCU)」がある。

上述部門別委員会としては、ボツワナのハボロネに「南部アフリカ農業研究・訓練協力センター (Southern African Centre for Cooperation in Agricultural Research and Training; SACCAR)」,そして、モザンビークのマプトに「南部アフリカ運輸・通信委員会 (Southern African Transport and Communications Commission; SATCC)」が設置されている。また、現在の SADC-SCU の設置状況は次の通りである。

部 門	国 名
エネルギー	ア ン ゴ ラ
畜産・動物病疫監理	ボ ツ ワ ナ
環境、土地管理、水資源開発	レ ソ ト
内水面漁業、林業、野生動物	マ ラ ウ イ
文化・情報、運輸・電気通信	モザンビーク
観光	モーリシャス
海洋漁業・海洋資源	ナ ミ ビ ア
金融・投資、保健・医療	南 ア フ リ カ
人的資源開発	スワジランド
産業・貿易	タ ン ザ ニ ア
鉱業、労働	ザ ン ビ ア
食糧・農業・天然資源、穀物生産	ジ ン バ ブ エ

出所：SADC 事務局

(南部アフリカ開発共同体の詳細については、東洋大学国際地域学部紀要「国際地域研究」創刊号に掲載の拙論を参照されたい。)

(2) SADC の運輸部門の開発アプローチ

SADC 加盟国の複数が裨益するとの性格を有する運輸・通信部門の開発事業については、前述の通り、モザンビークのマプトに設置されている「南部アフリカ運輸・通信委員会 (SATCC)」が、

両部門に係わる開発政策・戦略の策定、開発プロジェクト・プログラムの実施に当たっての調整に従事している。

SADC としての運輸部門に係わる基本的な開発アプローチとしては、「加盟各国における製造業部門の拡大、加盟各国相互間の貿易の増大、更には、域内観光事業の発展のために欠かさざるをえない“スムーズな運輸システム”の確保」をその主目的としている。

SADC-SATCC としては、これが域内運輸部門開発目的達成のためへの開発課題として次の項目を挙げている。

- * 地域間の開発不均衡を排除するためへの開発投資の獲得
- * 運輸部門の開発事業の拡大
- * 運輸部門における「保守・改修」に重点を置いた開発事業の促進
- * 運輸部門の開発政策に係わる加盟国間の調整
- * 運輸部門への更なる民間投資の動員
- * 運輸部門における民営化などに資する人的資源開発
- * 域内関連プロジェクト・プログラム相互間の補完性・併合性の拡大
- * アンゴラ並びにモザンビークにおける戦後復興事業の促進

2. 南部アフリカ地域道路網開発プロジェクト

SADC が現在抱えている400余の開発事業のうち（これらは、SADC プログラム・オブ・アクションと呼称されている）、運輸部門のプロジェクト・プログラムがその約半分を占めている。

1998年8月マラウイのブランタイヤにて開催の SADC 年次総会にて検討されている陸路交通網開発計画は、38件のプログラム・オブ・アクション・投資計画総額約18億ドルにのぼるが、うち、既に、約10億ドルについては、世界銀行、アフリカ開発銀行、ヨーロッパ連合（EU）、ノルデック諸国、米国、アラブ・ファンドなどによってコミットされている。なお、残る約8億ドル（事業計画総額の45パーセント）についての資金繰りは未だ決定を見ていない。

SADC の陸路交通網開発計画にリストアップされているプログラム・オブ・アクションは、次の通り SADC 加盟の内陸部諸国より域内の主要港湾施設に通ずるコリドー（回廊）の開発・整備事業にと区分されている。

(1) ダルエスサラーム港に通ずる北部回廊システム

ダルエスサラーム回廊システムは、タンザニアのダルエスサラーム港、タンザニア・ザンビア鉄道（TARAZA）、タンザニア・ザンビア・ハイウェイ（TANZAM）、そして、マラウイ回廊リンクによって構成されている。

TANZAM ハイウェイのタンザニア・セクションは、ザンビアとの国境トンドマよりムベヤを経由しダルエスサラーム港までを結ぶ約925キロの路線である。同セクションは、1970年代始めに建設

されており、近年の交通量の増大にもより損傷は大きく舗装もほぼ破壊されている状況にある。ハイウェイ全路線の改修工事は、1988年より実施されているが、現在は、イアイールラハ間327キロ、そして、ソングエートンド間70キロの改修工事（120.2百万ドル）が世界銀行、アフリカ開発銀行などの支援により実施されている。

TANZAM ハイウェイのザンビア・セクションは、1960年代末から1970年代始めにかけて建設されており、全路線にわたる損傷は大きく、現在、カピリ・ムポシよりタンザニアとの国境地点ナコンデまでの809キロにわたる改修工事（105.0百万ドル）が計画されている。

マラウイ回廊システム開発計画は、マラウイの道路網を TANZAM ハイウェイそして TARAZA 鉄道にリンク付けながら、恒久的なダルエスサラーム港へのアウトレットを確保するとの目途を持っている。現在、カロンガーイバンダとタンザニアのウヨレを結ぶ148キロ、そして、バラカーサリマ間145キロの改修（47.6百万ドル）が EU などの支援により実施されている。

なお、TARAZA 鉄道10ヶ年開発計画（361.3百万ドル）には、アフリカ開発銀行、EU、米国、ノルディック諸国などが支援している。また、ダルエスサラーム港の整備事業（298.6百万ドル）には、世界銀行、EU、ノルディック諸国、カナダなどが支援しているが、更に必要とされている約73百万ドルについての資金繰りについては未定となっている。

(2) ナカラ港への東部第一回廊システム

ナカラ港回廊システム開発事業としては、モザンビークのナカラ港とマラウイをリンク付けるために、モザンビーク側 EN 8 号線51キロとマラウイ側 M 3 号線51キロを改修するとの計画がある。また、ザンビアのルサカよりチパタ間589キロのうち特に損傷の激しい180キロにおよぶ道路改修工事（73.7百万ドル）もあるが、これは、アフリカ開発銀行の融資により実施される予定とされている。

ナカララゴス間の鉄道改修プロジェクト（181.5百万ドル）は、フランス、カナダ、ポルトガル、イタリアなどよりの援助により実施に移されている。なお、本プロジェクトに係わる鉄道車両、整備機器などの調達への資金繰り（30.7百万ドル）は未だ決定を見ていない。また、ナカラ港のサイクロン被害による改修工事（28.0百万ドル）には、フィンランドが支援している。

(3) ベイラ港への東部第二回廊システム

ザンビア、マラウイ、ジンバブエ、ボツワナ、モザンビーク、そして、ザイールの6ヶ国が裨益するモザンビークのベイラ港にと通ずる回廊システムは、ベイラ港、ベイラ港に通ずる回廊道路、ベイラ港とジンバブエとの国境地点ムタレ間を結ぶ鉄道、そして、ムタレからハラレまでのジンバブエ国有鉄道により構成されている。

主な道路プロジェクトとしては、ベイラ・ポート・トランスポート・システム開発計画に基づく道路事業の最終フェーズとしてのベイレマチピンダ間の改修（51.0百万ドル）がある。また、ハラレからムタレを通過しベイラ港にと結ぶ主要幹道路の改修（24.0百万ドル）も挙げられるが、本事業は、新規道路の建設16.8キロ、既存道路の改修8.2キロ、6橋梁の架設、ムタレ南部バイパスの建設な

どが含まれている。日本としても、本ベイラ回廊のザンビア側のカフェ橋の建設に続いて、ザンビア・ジンバブエ両国国境のザンベジ河にまたがるチルンド橋の建設計画にも協力している。

なお、ベイラ回廊鉄道開発・整備事業（77.2百万米ドル）には、世界銀行、EU、OPEC、ノルディク諸国などが支援している。

(4) マプト港への東部第二回廊システム

モザンビークのマプト港に通ずる回廊システムは、マプト港とモザンビーク、スワジランド、ジンバブエ、ザンビア、ボツワナ、マラウイ、そして、ザイールの7ヶ国をリンク付けるとの運輸システムである。

マプト港は、1970年までは、農産物、並びに、鉱産物専用の埠頭設備を持つところから、南アフリカ、ジンバブエの輸出の多くを取り扱っていた。その後、モザンビークの内戦によって、鉄道、貨車、橋梁、送電線などが破壊され、マプト港の機能は極端に低下し、現在に至っても、内陸部諸国よりの多くの輸出貨物は南アフリカの港湾施設を利用している状況にある。（例えば、1980年のジンバブエの輸出貨物の約90パーセントは南アフリカを経由している。）

主なマプト港回廊道路開発・整備事業には、レソト南部主幹道路の改修（121.1百万ドル）、レソト西部と首都マセル間118キロの全面改修工事計画（84.0百万ドル）、そして、スワジランド国内の首都ムババネーマンジニ間49キロのアフリカ開発銀行とEUなどの支援による改修（62.0百万ドル）などが挙げられる。

なお、マプトージンバブエとの国境地帯チクラクラ間鉄道整備事業（202.6百万米ドル）については、イギリス、ドイツ、カナダ、デンマーク、スウェーデン、世界銀行などが支援している。また、スワジランド鉄道整備事業（23.4百万米ドル）にはイタリアが支援している。

(5) ロビト港などへの西部第二回廊システム

アンゴラのロビト港への回廊システムは、ベンゲラ鉄道に沿って、ザンビア、コンゴ（旧ザイール）などの内陸国の西部ヨーロッパ、北アメリカの貿易相手国への第二のルートと言える。

1987年4月、ザンビア、ザイール、モザンビーク、そして、アンゴラの各国首脳はベンゲラ鉄道の改修工事開始宣言を採択しているが、アンゴラの政治事情により、現在に至っても、本路線は閉鎖されている状況にある。

ロビト港運輸システム開発10ヶ年計画に基づく道路部門の開発事業として、ベンゲラよりロビト港へのアクセス・ロードの改修（24.4百万ドル）が計画されているが、この他にも陸路運送会社の機能強化プログラム（7.0百万ドル）も含まれている。なお、開発10カ年計画には、鉄道部門開発・整備事業（343.1百万ドル）、そして、港湾関連施設の整備事業（89.2百万ドル）も計画されており、これまで、フランス、スペイン、イタリア、EEC、ノーウェイなどが支援しているが、未だ、約44百万ドルについての資金繰りは未定となっている。

(6) 南アフリカとナミビアの運輸システムとのリンク付け

南アフリカの国土面積は、南部アフリカ地域の約28パーセントを占めているのみであるが、鉄道網の約58パーセント、道路網の約58パーセント、そして、港湾施設を約60パーセント保有している。例えば、南アフリカの輸出貨物取扱量は年間約172百万トンにのぼるが、SADC 加盟諸国全ての取扱量は年間約25百万トンにすぎない。(なお、南アフリカのダーバン港のみで年間約24百万トンの貨物を取り扱っている。)

1980年3月のナミビアの独立により、ウォービス・ベイの港湾施設は南アフリカよりナミビア側に移管されており、同港はナミビア国内運輸網にリンク付けられることとなっている。ウォービス・ベイ港は、一日約2.4百万トンの貨物取り扱い機能を保有しており、特に、ザンビアなど内陸国の西ヨーロッパ諸国、北米向けの輸出港として重要な位置を占めている。

SADC としては、1996年8月に調印の「南部アフリカ運輸・通信開発議定書」の趣旨にもそって、所謂「南アフリカの港に通ずる南部回廊」そして「ナミビアのウォービス・ベイ港への西部第一回廊」についても、SADC 加盟諸国の運輸システムをリンク付けるとの開発アプローチをもって諸般の調整が重ねられている。

(7) その他の SADC 道路網開発プロジェクト

SADC 加盟各国が個別に策定・実施する事業でありながらも、これらが他の加盟国にも開発便益を裨益せしめるとのプロジェクト・プログラムは、SADC 開発事業案件としてリストアップされている。

主な SADC 道路網開発プロジェクトとしては次のものが挙げられる。

* ボツワナ；トランス・カラハリ・ハイウェイ

(98.6百万ドル：OECF とアフリカ開発銀行が協調融資)

* ボツワナ；ロバツェーフランシスタウン道路 (60百万ドル)

* マラウイ・モザンビーク；プランタイヤーモキュバ道路 (40.2百万ドル)

* ナミビア；トランス・カブリビ・ハイウェイ (117.2百万ドル)

* ナミビア；オカバンゴオワムボ道路 (69.2百万ドル)

* タンザニア；ムツワラーソングアームバンバ湾道路 (74.9百万ドル)

* ザンビア；カフエーリビングストーンカズングラーカティマ・ムリロ道路 (137.2百万ドル)

* ザンビア；ルサカーモング道路 (63.3百万ドル)

* ザンビア；ルサカーチンゴラーザイル国境道路 (54.0百万ドル)

* ザンベジ河橋梁建設計画

(ナミビアのトランス・カブリビ・ハイウェイのカティマ・ムリロ地点、ボツワナ・ザンビア国境のカズングラ地点などの橋梁建設計画)

SADC-STACC としては、特に、次のプロジェクトに高いプライオリティを置きながら、国際機関・先進諸国よりの援助取り付けに努力している。

- * モザンビーク北部とタンザニア、マラウイとを結ぶ道路開発
- * モザンビーク中部とマラウイ間のザンベジ河をまたがる橋梁建設
- * マプトーリチャード・ベイ間沿岸道路の開発
- * ザンビア・ボツワナ間のカズングラ橋の建設

3. 開発課題

(1) 道路保守・管理

南部アフリカ地域の道路インフラの総延長距離は、1993年の統計によれば、約715千キロであり、うち、主要道路(Main Road)約217千キロ、地方道路(Rural Road)約443千キロ、市街地道路(Urban Road)約40千キロ、その他が約15千キロとされている。

道路舗装距離は、南アフリカとアンゴラを除いて、1970年の約24.4千キロから1993年の約50.6千キロにと倍増している。なお、主要道路の約104千キロについては既に舗装されているが、約113千キロについては未だ舗装されていないとの状況にもある。主要舗装道路については、ようやく現状を維持はしているものの、その他の道路については損傷は大きく、1989年にはその40パーセントが「Good Roads」とされていたものの、1993年には22パーセントにと落ち込んでいる。また「Poor Roads」としての比率は、同期間に30パーセントより46パーセントにと増大している。

道路交通に係わる安全性という課題も深刻で、例えば、マラウイにあっては、1993年には10,000台の車両に対し1,092人の死亡事故が発生しており、モザンビークにあっては、同じく961人の死亡事故が報告されている。

(2) ボーダー・ポイントにおける遅滞

SADC 加盟諸国間の国境地点：ボーダー・ポイント通過に当たっての大幅な遅滞が、消費者物資のコストへの上乗せ、更には、輸出産品の価格上昇にも直接に繋がるものとされており、国境間のスムーズな物資の流れが南部アフリカ地域にあっての大きな開発課題として挙げられている。

例えば、バイト橋での平均的な車両待機時間は約2.5日間、チルンド橋では2日間、そして、マケニ鉄道貨物基地では4日間とされている。これが貨物自動車の待機時間は、1車両につき1日220ドル程度の追加費用を必要としているとされている。例えば、南アフリカのヨハネスブルグからザンビアのルサカまでの30トン・トラックは、貨物1トン当たり67米ドルの追加経費を必要とすることとなる。

ボーダー・ポイント通過に当たっての遅滞の主なる要因としては、税関貨物取り扱い業務が貨物輸送業者と通関貨物取扱エージェントとの間に複雑な業務分担が課せられている事、税関当局にあっての不効率な通関業務の取り扱い、ボーダー・ポイント関連施設の不備、ボーダー・ポイントの限定されている開門時間の問題など様々な課題が提起されている。

現在進行中の我が国の経済協力スキームによる SADC 運輸部門開発計画に対する支援事業としては、前述の通り、チルンド橋建設計画が挙げられる。本件チルンド橋建設計画は、モザンビーク

のベイラ港とザンビア、ジンバブエなどの内陸国を結ぶ所謂「ベイラ回廊」の一部を構成し、ザンビアの首都ルサカ市とジンバブエの首都ハラレ市を結ぶ幹線道路上のザンベジ河チルンド国境地点に鉄骨橋梁を建設するとの計画である。国際協力事業団（JICA）としては、1997年2月には、開発調査団をザンビア並びにジンバブエの両国に派遣し、フィジビリティ・スタディに係わるS/Wにつき協議しており（筆者もこれが調査団に現地参加している）、1998年度も、引き続き新橋架設に向けての関連調査が実施されている。これがチルンド橋建設計画の策定に当って、JICAとしては、新しい鉄骨橋梁の建設とのハード面への支援に加えて、ザンビア・ジンバブエ両国国境地点にあっての出入国管理、通関業務など国境通過ポイントにおけるのスムーズな流れを目途とし諸施設の近代化をも考慮に入れたソフトな面での支援にも留意している。

4. 我が国の SADC 交通インフラ事業案件に関する支援

1996年4月の第9回 UNCTAD 総会にて、池田外務大臣は「日本の対アフリカ支援イニシャティブ」を表明している。1998年10月には、1993年に開催した「東京アフリカ開発会議」以降の進展をレビューし、アフリカ開発会議のモメンタムを更に強化するためとの「第二回東京アフリカ開発会議」が開催されている。

今や、南部アフリカ地域は新たな政治的・経済的地域秩序の確立に向けての変革の時、基礎固めの時にあるが、同地域にあっては、域内諸国間の経済的相互依存の必要性、歴史的な同質性などにより、有機的に緊密な関係が保たれてきており、地域内の政治的安定と経済的発展は密接にリンクしている。

SADC が推進する諸般の開発プロジェクトなりプログラムは、SADC 機構に加盟の複数国が裨益し、南部アフリカ地域の地域統合を促進するとの見地からも、極めて多大な開発投資便益をもたらすものとされている。日本としての、これが SADC 加盟諸国の集団的な自助努力を側面から支援して行くとのアプローチも重要であろう。

SADC 加盟各国が個別に策定・実施する事業でありながらもこれらが他の加盟国にも多大の開発便益を裨益せしめるとのプロジェクト・プログラムについても、前述の通り、SADC 開発事業案件としてリストアップされている。このような観点からも、日本としての南部アフリカ地域における国際協力事業の推進にあっては、地域的な規模をもって対応するとの積極的なアプローチが協力効果を増大するものと判断される。

日本としては、ボツワナのトランス・カラハリ・ハイウェイ開発事業に対して36.6億円を海外経済協力基金（OECD）より融資しているが、カラハリ砂漠約670キロを横断するとのカラハリ・ハイウェイの完成は、南アフリカのヨハネスブルグとナミビアのウインドフック間を約400キロも短縮することとなり、両国をアフリカ大陸の新たな玄関としてのナミビアのウォビス・ベイ港に連結することとなり、その開発効果は多大なものがある。

日本としては、これまでのところ、これら SADC 開発プロジェクト・プログラムを二国間ベースに基づく援助スキームの枠内にあって支援していた。例えば、ザンビア・ボツワナ両国間の国境

ザンベジ河のカズングラ地点に橋梁を建設するとの計画は、SADC の開発計画にあつては極めて重要な位置付けにあり、日本の支援が大きく期待されている。一方、「ザンビアには無償供与が可能」「ボツワナは有償対象国」とされながら、日本の援助スキームによっては、これが二国間橋梁建設計画に対する支援は極めて困難なものと判断されていた。国際協力事業団（JICA）としては、近年のザンビア・ジンバブエ両国間の国境・ザンベジ河チルンド地点における橋梁建設計画を実施に移しているし、海外経済協力基金（OECD）としても、2 国間にまたがる開発事業を国境案件として対応することとしている。

ヨーロッパ連合（EU）としては、既に、1986年1月以来、SADC 事務局との合意にも基づいて、SADC 加盟の複数の国々が裨益する開発プログラムを「南部アフリカ地域事業（Regional Project/Programme）」と格付けしながら、これらを支援出来るとのシステムを確立している。

南アフリカに対するフロントラインとしての意義の終息は、SADC 加盟諸国に対するドナーの関心を低めているとの可能性は否定できない。また、近年、南部アフリカにあつて、多くの先進国・国際機関が実施する開発援助が「二国間・バイラテラル・ベース」から「多国間・マルチラテラル・ベース」に移行しつつあるとの動向を考慮に入れても、日本としても、SADC が南部アフリカの地域統合に向けて取り組んでいる諸般の経済・社会インフラの開発・整備事業に対して、積極的な国際協力事業を展開していくことが期待される。

（了）

* 前国際協力事業団派遣専門家

南部アフリカ開発共同体事務局（地域開発計画アドバイザー）